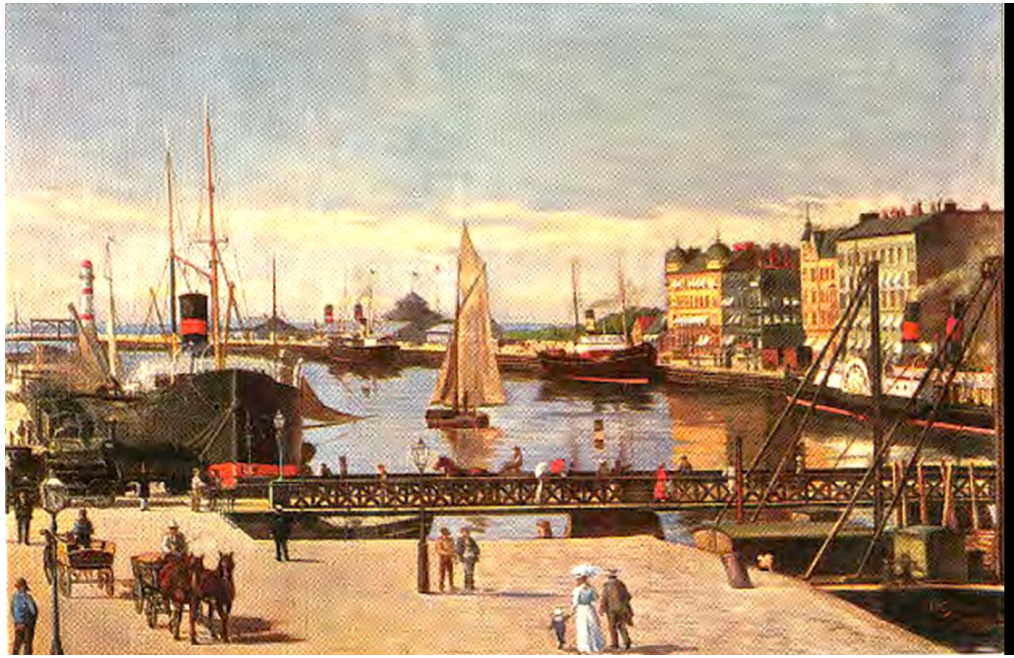
Utvandring från Malmö till Amerika

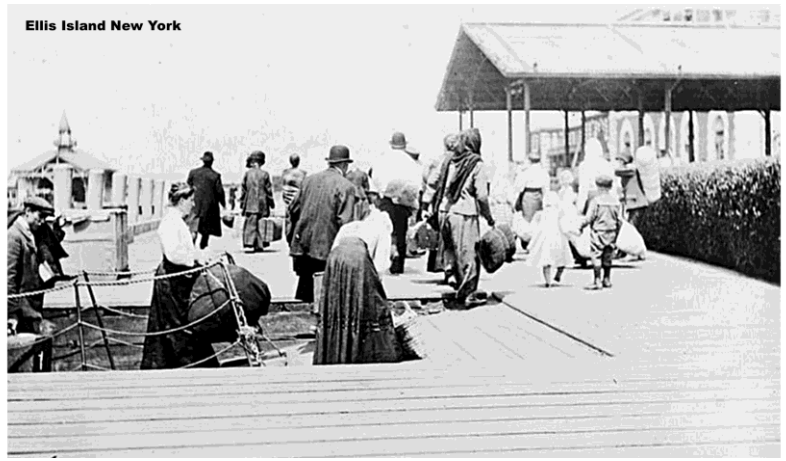


Malmö hamn
1899

Köpenhamn - Danmark

Den vanligaste rutten var med mindre ångbåtar över Nordsjön till Hull i England, och vidare med tåg över till Liverpool på västkusten.

Överfarten till Amerika kunde vara mycket hård och de flesta drabbades av sjösjuka. Hygienen var dålig och epidemier bröt lätt ut. Det rådde brist på såväl färskvatten som mat. Många dog under överfarten eller följde med i djupen då fartygen gick under.



De första emigranterna från Sverige till Amerika reste som passagerare på segel lastfartyg. Man bodde i lastrummen och resan kunde ta upp till 90 dagar. I början av 1850-talet reste man med segelriggade ångfartyg som var ägda av utländska rederier och var avsedda för passagerare.

Under slutet av 1860-talet när massutvandringen kom igång var det vanligaste sättet att ta sig till Amerika med Wilsonlinjens postångare från Göteborg till Hull i England och därifrån fortsätta med tåg till Liverpool. Där fick man vänta på en antlantångare för vidare färd till New York, som nu blev den vanligaste ankomsthamnen. En resa med ångfartyg i mitten av 1860-talet tog ca två veckor, vilket var en avsevärd förbättring, då segelfartyg som man använt tidigare tog flera månader.

Överfarten till Amerika kunde vara mycket hård och de flesta drabbades av sjösjuka. Hygienen var dålig och epidemier bröt lätt ut. Det rådde brist på såväl färskvatten som mat. Många dog under överfarten eller följde med i djupen då fartygen gick under.

Biljettpriset för en Amerika biljett var 1908 126 kr för en 3:dje klass biljett och för en 2:dra klass biljett fick man betala 206 kr vilket får jämföras med medelinkomsten för en arbetare som då var ca 100 kr. Det tillkom också en invandringsskatt på 15 kr. Senare krävdes intyg som visade att man hade pengar för att överleva den första vistelsen.
I första emigrantvågen var det framförallt fattiga barnfamiljer som flyttade i hopp om en bättre framtid som nybyggare i Amerika. De var svårt att försörja sig i Sverige som var överbefolkat, hade brist på mat, stor arbetslöshet och ont om odlingsmark. I slutet av 1800-talet och in på 1900-talet sökte sig många ogifta män och kvinnor till New York, Chicago och andra storstäder. Det som lockade dem var äventyr och drömmen om att tjäna pengar. I Amerika fanns det gott om jobb, mycket mark, religionsfrihet och ingen allmän värnplikt. Det var också enklare att vara anonym om man behövde fly av personliga skäl.

Innan man gav sig av behövde man ta ut en flyttattest hos prästen i sin hemförsamling. Han strök då över namnet i husförhörslängden och skrev destination Nordamerika i högerkolumnen. Emigranter noterades även som utflyttade i flyttlängderna. Där kan man se namnen på andra som gav sig av samtidigt, det var vanligt att man från samma by också reste till samma plats i Amerika. Man slog sig ofta ner där man redan kände folk, och ofta reste man i grupp.

Biljetter kunde köpas hos rederiernas ombud, och de värvade resenärer genom att annonsera i dagstidningar och sätta upp anslag. Släktingar eller vänner i Amerika kunde också skicka biljetter. År 1869 blev det lag på att rederiernas agenter skulle lämna in namnen på alla tredjeklasspassagerarna till poliskamrarna i respektive hamnstad. Hos MyHeritage finns dessa listor digitaliserade. De visar utresedatum, fartygets namn, resesällskap och slutdestination – stad, county och delstat.
Från sin hemby gick man till fots, åkte hästskjuts eller tåg till någon av utresehamnarna. Den stora emigranthamnen var Göteborg, men emigranter reste även från Malmö, Stockholm, Norrköping, Kalmar och Helsingborg. En del tog sig även till hamnarna i Köpenhamn, Oslo, Kristiansand eller Hamburg. I utresehamnarna var det ett myller av folk med tunga koffertar som skulle med båtarna.

Den vanligaste rutten var med mindre ångbåtar över Nordsjön till Hull i England, och vidare med tåg över till Liverpool på västkusten. Därifrån avgick sedan de stora atlantångarna, och ofta blev det ett stopp på Irland också innan man satte kurs mot Amerika. 1914 startade Svenska Amerikalinjen direktresor med moderna ångfartyg som bara tog en vecka mellan Göteborg och New York eller Boston.
De största hamnarna i Amerika var New York, Philadelphia, Baltimore och Boston – och det upprättades passagerarlistor även för resorna mellan England och Amerika. Från 1855 till 1890 fick de som anlände till New York passera Castle Garden. Mottagningsstationen Ellis Island öppnades 1892. Där fanns mottagning med tolkar där invandrarna kontrollerades och registrerades – ofta angavs då närmast anhörig i Sverige och till vilken person i Amerika de var på väg till.

Köpenhamn - Danmark

Starten på massutvandringen via Malmö 1852–1874
En rymningsbenägen Malmökvinna – och de som följde efter
Av Henning Bender

Det är allmänt känt, att nuförtiden använder boende i Skåne, Blekinge och södra Småland oftast Köpenhamn som utgångspunkt för sina utlandsresor. Det beror inte bara på Öresundsbron utan också på att resan via Kastrup ger sydsvenskarna fick fler valmöjligheter, färre ombyten och ofta billigare resor än om turen skulle gå via Stockholm eller Göteborg. Men redan i mitten av 1800-talet for de flesta utvandrare från södra Sverige via Köpenhamn. Åren 1852–1914 rör det sig om mer än en kvarts miljon sydsvenskar, eller en fjärdedel av den samlade utvandringen från hela Sverige och därmed blev Malmö den viktigaste utvandrarhamnen efter Göteborg. Denna stora svenska reseaktivitet till utlandet via Malmö och Köpenhamn kom på allvar i gång omkring 1852, i och med att stora grupper av skandinaviska mormoner samlades och organiserade sig i den danska huvudstaden för att tillsammans med andra troende resa till Utah i västra USA. Från Köpenhamn sände mormonerna 1852 och under resten av 1800-talet mer än 40 000 skandinaver över Atlanten. Att just Köpenhamn valdes som samlingsplats, berodde på att fullständig religionsfrihet infördes 1849 i Danmark, medan det i Sverige (och Norge) en god bit in på 1860-talet förblev ett brott att avvika från statskyrkans lära. Den mormonska ”kickstarten” av utländska gruppresor lade grunden till att just Malmö blev Sveriges näst viktigaste avreseort för den stora folkvandringen till Amerika. Själv bidrog Danmark nämligen inte med tillräckligt många utvandrare för att bli en trafikknutpunkt utan var tvärtom det land i Skandinavien som hade minst utvandrare i förhållande till befolkningstalet. Därför var det de flesta år fler svenskar än danskar som avreste från Köpenhamn. Bevarade biljettlistor från Malmö och Köpenhamn visar också, att fler än hälften kom från Skåne och Blekinge, en fjärdedel från Småland, medan den sista fjärdedelen huvudsakligen bestod av sydsvenskar som bodde i Amerika, men som varit på besök i hemlandet.

I Malmö registrerades 222 transatlantiska utvandrare i Caroli församlings utflyttningslängder 1852–1874 (varav 160 kan identifieras som mormoner), medan Petri församling uppger 81 utvandrare, av dem endast 10 mormoner. Antalet – allt
som allt 303 (mer än hälften var mormoner)

Lögnen om ”fri resa” utnyttjades inte bara för de 322 som reste till Brasilien utan också av agenter som avlönades av regeringarna i Australien och Nya Zealand 107 sydsvenskars resa till Queensland i Australien, där de skulle arbeta i sockerplantagerna och 245 lantarbetare med familjer, som skulle röja nytt land på Nya Zealand. Resorna, som på den tiden ännu skedde med segelfartyg, innebar för att följa vindarna och jordens rundning, en segeltur på 3–4 månader utan stopp från Hamburg till Brisbane eller Christchurch. Utbröt mässling, kolera eller tyfus på mellandäcket på de fullpackade skeppen – som också fraktade levande kor, grisar och får på överdäcket – blev dödstalen stora. De som överlevde skulle i alla fall vid ankomsten betala de dödas resekostnader. Därför var det inte mycket att skriva hem om och dessa resor upp hörde också i mitten av 1870-talet. Amerikaresorna däremot blev självförstärkande tack vare breven hem och att resorna ofta betalades av de som redan utvandrat. Villkoren för de resande över Atlanten på de nya och moderna ångfartygen blev allt bättre och genomfördes i stort sett utan att någon avled.

Av de 17 968 biljetter (härav 1 317 mormoner) som utfärdades för svenska utvandrare i Köpenhamn 1868–1874 var resmålet följande (mer än 100):

4 856 köpte biljett till New York (de flesta reste sedan vidare)
3 681 Illinois (dito)
2 198 Minnesota
1 317 Utah
472 Massachusetts (en del reste vidare)
346 Iowa
322 Brasilien
245 Nya Zealand
219 Wisconsin
211 Nebraska
169 Kanada
162 Kansas
162 Pennsylvania
144 Michigan
107 Australien
101 Kalifornien

1880–1935 trafiken gick direkt mellan Köpenhamn och New York. Dessutom fanns indirekta linjer mellan Köpenhamn via Kiel/Hamburg, Hull, Grimsby och Leith eller via Esbjerg till Harwich.

Resvägar och skeppsrouter

Medan Malmö och Göteborg, båda som utvandrar- och hamnstäder, gynnades av stambanorna från Stockholm, som öppnades 1864 respektive 1862, invigdes Västkustbanan Göteborg–Malmö i sin helhet först 1896. Redan 1866 samlades en lång rad lokala, regionala och danska Atlantlinjer under en ägare DFDS (De forenede Dampskibslinier), vilket betydde att företaget, som reellt styrdes av den danske finansmannen C. F. Tietgen, inte bara drev danska inrikes router utan också fartygslinjer till Finland, Stockholm, Göteborg – och Malmö. Dessutom router från Köpenhamn och Esbjerg till Storbritannien och Nordatlanten samt 1879–1935 den danska Amerikalinjen Köpenhamn–Oslo–New York. Därmed kom utvandrare från svenska ostkuststäder och Göteborg att befordras med danska skepp till Amerika via Köpenhamn.

Agenternas interessesfärer i Sverige

Under perioden växte två utvandringsområden och två agentsystem fram, åtskilda från varandra. Det ena, med huvudagenturen i Göteborg, använde sig nästan ute slutande av brittiska skepp i Liverpool och Glasgow och sände därför utvandrarna endast till Hull via det brittiska Wilsonrederiet. Det andra, som leddes av huvudagenter i Köpenhamn, använde sig både av direkta router från Köpenhamn till Nordamerika och indirekta från Danmark via Tyskland eller Storbritannien.

Gränsen kan tydligt ses: I stort sett alla från Malmöhus, Kristianstads, Kronobergs och Kalmar län åkte via Malmö–Köpenhamn, medan alla andra svenska transatlantiska sjöfarare i första hand avreste från Göteborg och, när det gäller de nordligare svenska länen, via Norge. Den danska dominansen i de skånska landsdelarna stärktes ytterligare av en dom i den danska Högsta domstolen 1872, som fastställde att en dansk huvudagent. i Danmark inte hade något som helst ansvar för en svensk underagents görande, trots att han var anställd av huvudagenten. Framöver var det alltså fritt fram för huvudagenter i Köpenhamn att via bulvaner värva utvandrare i Skåne m.m. och med annonser, som angav att det var mycket billigare att resa via Köpenhamn än via Göteborg och att båtarna från Göteborg var rena kreaturstransporter samt antyda att via Danmark kunde man resa utan identitetspapper.

Direkt till Amerika!

Transporterna från Köpenhamn blomstrade därför upp i sådan grad att flera ut ländska rederier redan 1869 började samarbeta med C. F. Tietgen (1829–1901) om den skandinaviska marknaden med direkt förbindelse till Amerika. North American Lloyd, som grundlades 1866 i New York och som med sju väl använda fartyg, seglade på routen nio gånger. Den första avgången den 16 april 1869 och den sista den 11 maj 1870 med sammanlagt 2 834 svenskar och bara 1 888 danskar. Brittiska National Line, grundad 1863 med huvudsäte i Liverpool, kvävde emellertid effektivt den amerikanska konkurrenten genom att med bara två avgångar, men med starkt reducerade priser, i april 1870 och 1871 befordra 1 429 svenska passagerare och 581 danskar Köpenhamn–New York på fartyget Danmark. Det tyska rederiet Baltischer Lloyd, grundlagt 1870, nådde att genomföra 14 avgångar juni 1871 till 23 maj 1874 från Köpenhamn med fem skepp, innan det gick i konkurs. Konkursen berodde dels på att Thorwaldsen förliste på Hallands Väderö den 4 april 1873 och därefter måste huggas upp i Torekov, dels för att trafiken blev olönsam under de magra utvandraråren 1874–1879. Sammanfattningsvis så var Göteborg helt dominerat av brittiska kapitalintressen, medan Danmark balanserade både politiskt och ekonomiskt utvandrarströmmen via Malmö mellan Storbritanniens och det nya tyska kejsarrikets intressen på Atlanten.

1880–1935 trafiken gick direkt mellan Köpenhamn och New York. Dessutom fanns indirekta linjer mellan Köpenhamn via Kiel/Hamburg, Hull, Grimsby och Leith eller via Esbjerg till Harwich.

Resvägar och skeppsrouter

Medan Malmö och Göteborg, båda som utvandrar- och hamnstäder, gynnades av stambanorna från Stockholm, som öppnades 1864 respektive 1862, invigdes Västkustbanan Göteborg–Malmö i sin helhet först 1896. Redan 1866 samlades en lång rad lokala, regionala och danska Atlantlinjer under en ägare DFDS (De forenede Dampskibslinier), vilket betydde att företaget, som reellt styrdes av den danske finansmannen C. F. Tietgen, inte bara drev danska inrikes router utan också fartygslinjer till Finland, Stockholm, Göteborg – och Malmö. Dessutom router från Köpenhamn och Esbjerg till Storbritannien och Nordatlanten samt 1879–1935 den danska Amerikalinjen Köpenhamn–Oslo–New York. Därmed kom utvandrare från svenska ostkuststäder och Göteborg att befordras med danska skepp till Amerika via Köpenhamn.

Den vanligaste rutten var med mindre ångbåtar över Nordsjön till Hull i England, och vidare med tåg över till Liverpool på västkusten.

Överfarten till Amerika kunde vara mycket hård och de flesta drabbades av sjösjuka. Hygienen var dålig och epidemier bröt lätt ut. Det rådde brist på såväl färskvatten som mat. Många dog under överfarten eller följde med i djupen då fartygen gick under.

Biljettpriset för en Amerika biljett var 1908 126 kr för en 3:dje klass biljett och för en 2:dra klass biljett fick man betala 206 kr vilket får jämföras med medelinkomsten för en arbetare som då var ca 100 kr.

Malmö hamn
1899

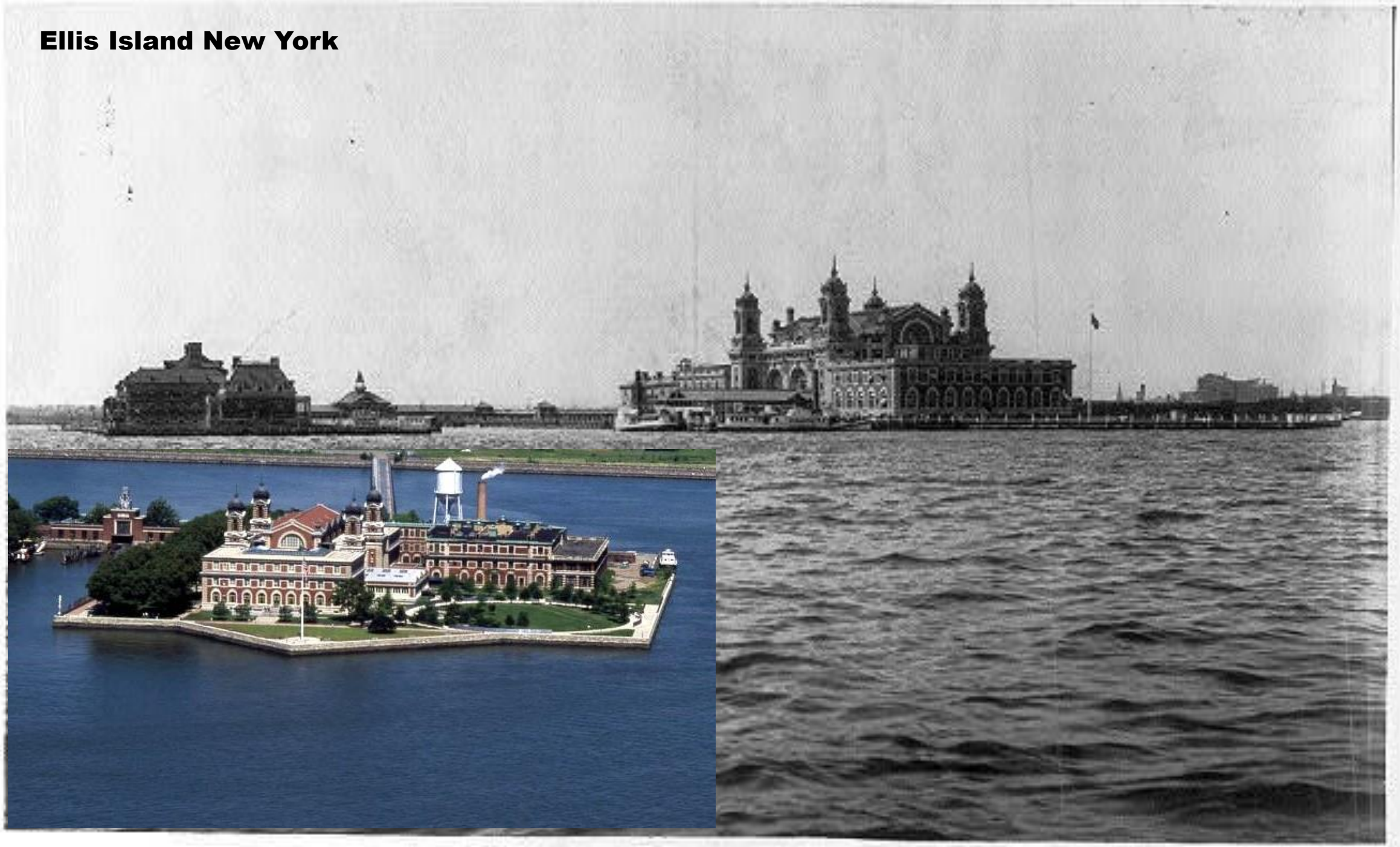
Ellis Island New York

Ellis Island New York väntan på att undesökas. För sjuk och risken ökade att få åka hem igen och inte få komma in i USA

IMMIGRANTS - ELLIS ISLAND
330-H

Ellis Island

Ellis Island New York



COPR. DETROIT PUBLISHING CO.